

肆、聲明事項：

☐ 本案係符合專利法第二十條第一項 ☐ 第一款但書或 ☐ 第二款但書規定之期間，其日期為： 年 月 日。

◎本案申請前已向下列國家（地區）申請專利 ☒ 主張國際優先權：

【格式請依：受理國家（地區）；申請日；申請案號數 順序註記】

1. 奧地利；2002 年 9 月 12 日；A 1373/2002

2.

3.

4.

5.

☐ 主張國內優先權（專利法第二十五條之一）：

【格式請依：申請日；申請案號數 順序註記】

1.

2.

☐ 主張專利法第二十六條微生物：

☐ 國內微生物 【格式請依：寄存機構；日期；號碼 順序註記】

☐ 國外微生物 【格式請依：寄存國名；機構；日期；號碼 順序註記】

☐ 熟習該項技術者易於獲得，不須寄存。

玖、發明說明：

【發明所屬之技術領域】

本發明係關於一種軌道車輛，其至少在車輛前端設有一緊急出口，其中，在緊急出口前之軌道車輛末端範圍設有駕駛台及駕駛座。

【先前技術】

在具有前端緊急出口之軌道車輛中，緊急出口通常是設在軌道車輛之側壁。也就是說，緊急出口通常是設在軌道車輛長向中央面之側。由於毫無彈性設置之駕駛座及駕駛台，通常只有在緊急出口邊側有整合空間，以避免阻礙緊急出口前之逃生空間。該習知之實施形式之最大缺點為，駕駛員之視線範圍受到極大限制，形成較大之安全顧慮。

【發明內容】

因此本發明之任務為，克服上述技術現況之缺點。

該任務係根據本發明之上述種類之軌道車輛加以解決，緊急出口在與軌道面垂直方向之軌道車輛長向中央面向兩側延伸，且駕駛座及至少駕駛台之中央部份至少以局部方式，從設在緊急出口前之駕駛位置，向側壁方向運動至緊急位置，在駕駛位置時，駕駛座位置及駕駛台之中央部份位置被長向中央面（ λ ）切開，在緊急位置時，至少駕駛台之中央部份及駕駛座係設置於長向中央面之側，如此在末端之緊急位置內形成大致與緊急出口寬度相同大小，且平行於軌道車輛於長向延伸之逃生空間。

本發明之貢獻為，製造一軌道車輛，其在緊急出口前之逃生空間以極少之手操作可以簡單完成淨空。另外，藉由設置於中央之駕駛座，駕駛員有最好之駕駛道路視線。除此之外，該緊急出口可以建造比習知之解決方法之出口更大，因為該出口在側邊不受駕駛艙之限制。

駕駛座最好是固定在至少大致上與軌道車輛長方向垂直延伸之軌道上。

在本發明之另一變化中，駕駛座可對一大致平行於軌道車輛長方向平行之軸轉動。

此外，緊急出口可為一具有視窗之移動門，該移動門可在車輛前端從封閉位置移至開放位置。

【圖式簡單說明】

本發明之其他優點將在下列藉由一不受限制之實施例詳細說明，該實施例係以圖式顯示出。圖式內容為：

圖一 為一根據本發明之軌道車輛駕駛艙之內部上視圖，駕駛座及駕駛台則位於駕駛位置；

圖二 由圖一中顯示，駕駛艙、駕駛座及駕駛台係位於緊急位置；

圖三 為根據本發明之軌道車輛前端，其具有一開啟之緊急出口，且駕駛座及駕駛台係位於緊急位置。

【實施方式】

根據圖一，根據本發明之軌道車輛 SCH 在前側車輛末端 END 具有一設置在車輛前端 FRO 中央之緊急出口 NOT。該緊急出口 NOT 係設置於一與軌道面垂直，在車輛前端 FRO 中之長向中央面入兩側，在車輛前端 FRO 內設有一開口以及一門。如此，緊急出口 NOT 可例如為一移動門 STR，其可沿著車輛前端 FRO 移動。該移動門 STR 最好至少自駕駛台 FAP 高度起，由透明材料，例如強化玻璃或透明塑料製成。如此，駕駛員有大面積之視窗 FEN。在緊急出口 NOT 前，在駕駛位置或正常操作位置，係設置有一駕駛座 FAS 以及一駕駛台 FAP，駕駛台 FAP 之中央部份 MAS 及駕駛座 FAS 之位置，在駕駛位置係被長向中央面入切開。

駕駛座 FAS 及駕駛台 FAP 之中央部份 MAB 可以從中央，位

於緊急出口 NOT 前之駕駛位置 (圖一) 向側壁方向 SEI 運動至緊急位置 (圖二及圖三)。在該緊急位置上，駕駛座 FAS 以及至少駕駛台 FAP 之中央部份 MAS 在長向中央面旁，使得在緊急位置時，在前側末端範圍 END 形成至少與緊急出口 NOT 寬度相同之、與長方向或是與軌道車輛 SCH 長向中央面 λ 平行之逃生空間 FLR。

根據在此所顯示之本發明之變化，中央部份 MAS 係固定在側邊部份 SAB 上，可對平行於車輛長方向 λ 之軸 b 轉動。

駕駛座 FAS 可根據圖一及圖二，固定在一或多個大致與車輛長方向 λ 垂直之導軌 FS1 及 FS2 上。在該圖式中，駕駛座 FAS 係固定在一固定於駕駛艙 KAB 地板之導軌上。駕駛艙 KAB 可藉由一向內開啟之艙門 KAT，與軌道車輛 SCH 之乘客區分隔開。藉由該方式，逃生空間 FLR 藉由向內開啟之艙門 KAT 而於側向受限。

若該軌道車輛 SCH 是用於不允許反向行駛之路段，可在軌道車輛之各前端末端 FRO，或是聯結車廂之各車廂末端設置一駕駛艙 KAB，其具有根據本發明設計之緊急出口，駕駛座 FAS 及駕駛台 FAP。

在駕駛位置 (圖一)，駕駛座 FAS 係固定在導軌 FS1 及 FS2 上，以防止有側向滑動。導軌 FS1 及 FS2 可例如具有 T 形截面，在駕駛座 FAS 之底邊可設計與導軌 FS1 及 FS2 之局部形狀配合之連接元件，其在圖中未顯示出，該連接元件可沿著與之相配之導軌 FS1 及 FS2 移動。駕駛座 FAS 可例如習知之汽車駕駛座，在二導軌 FS1 及 FS2 上移動並且固定，參見例如 DE 69704957 T2。與上述汽車駕駛座之解決方法不同的是，在提出根據本發明之解決方法中之駕駛座，則對導軌 FS1 及 FS2 轉動 90 度而設置。

在本發明之另一實施形式中，駕駛座 FAS 可對一在側端而可對大致平行於軌道車輛 SCH 長方向 λ 平行延伸之軸 a，向側壁方向

旋轉。在該實施形式中，駕駛座 FAS 可向側壁 SEI 方向而從逃生空間 FLR 向外翻轉。

駕駛台 FAP 之中央部份 MAS，可以固定在駕駛台 FAP 之側邊部份 SAB，並可對大致平行於軌道車輛長方向之軸 b 轉動。在需要時，駕駛座 FAS 於側向沿導軌 FS1 及 FS2 推動，或是對軸 a 轉動以讓出逃生空間 FLR，而駕駛台也向側邊翻轉。

藉由上述之實施形式，駕駛台及駕駛座可簡單迅速地由逃生空間 FLR 移開。

在緊急狀況時，可藉由根據本發明之解決方法，使乘客迅速從軌道車輛 SCH 疏散。因而，一相同構造之軌道車輛，以其車輛前端連接要疏散之軌道車輛 SCH 之車輛前端 FRO，將乘客送走。在此，封閉緊急出口 NOT 之移動門 STR 不僅可從車輛內部，也可從外部啟用。

元件符號說明

SCH	軌道車輛
END	車輛末端
FRO	車輛前端
NOT	緊急出口
λ	長向中央面
STR	移動門
FEN	視窗
FAS	駕駛座
FAP	駕駛台
MAS	駕駛台之中央部份
SEI	側壁
SAB	駕駛台之側邊部份
KAB	駕駛艙
FLR	逃生空間
KAT	艙門
FS1	導軌
FS2	導軌

伍、中文發明摘要：

本發明係關於一種在前端（FRO）設置有緊急出口（NOT）之軌道車輛（SCH），在緊急出口前之軌道車輛（SCH）末端範圍（END）設置有駕駛台（FAP）及駕駛座（FAS），緊急出口（NOT）基本上是設置於前端（FRO）中央，且駕駛座（FAS）及駕駛台（FAP）之至少中央部份，可從中央在緊急出口（NOT）前之駕駛位置（圖一），向側壁（SEI）方向運動至緊急位置（圖二），使得在緊急位置（NOP）時，在前側末端範圍（END）形成至少與緊急出口（NOT）寬度相同，平行於軌道車輛長向延伸之逃生空間（FLR）。

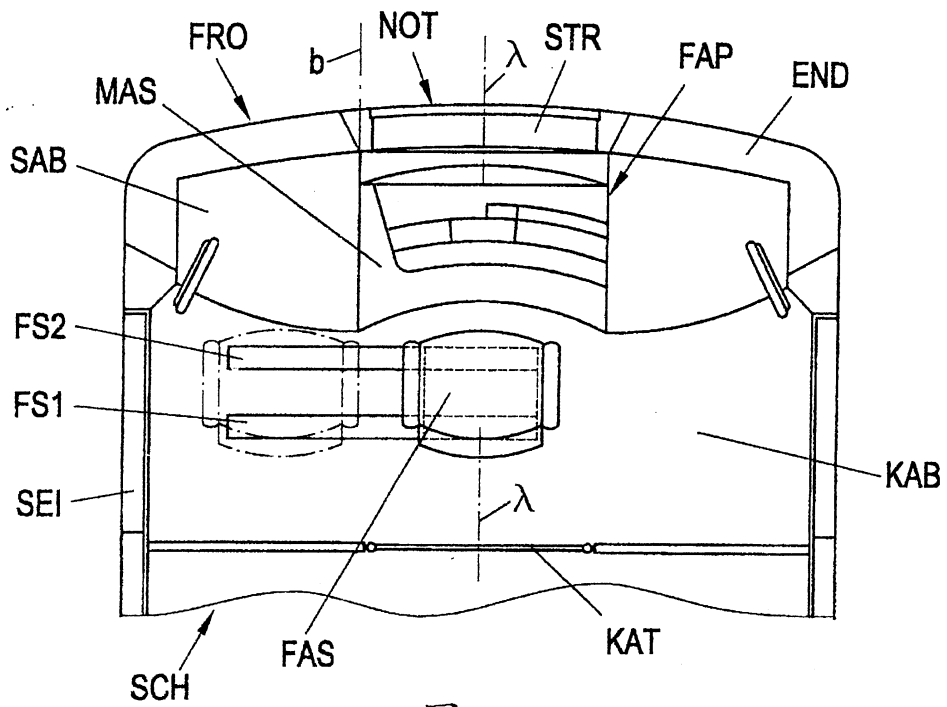
圖一

陸、英文發明摘要：

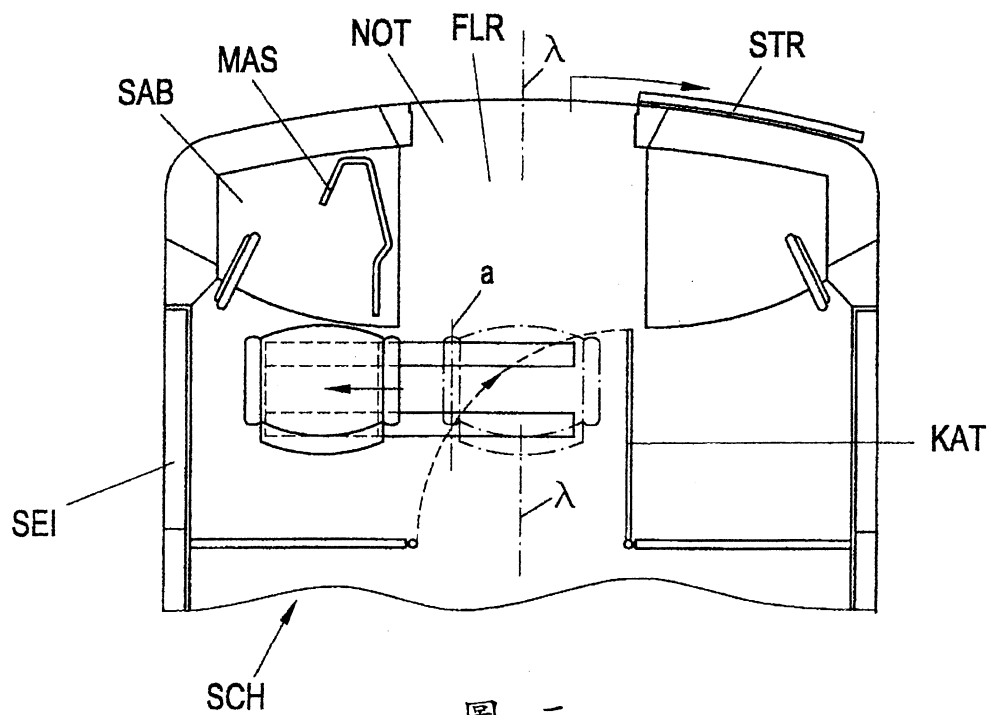
Schienenfahrzeug (SCH) mit einem an einer Frontseite (FRO) angeordneten Notausgang (NOT), wobei in einem vor der Frontseite gelegenen stirnseitigen Endbereich (END) des Schienenfahrzeugs (SCH) ein Fahrerpult (FAP) und ein Fahrersitz (FAS) angeordnet sind, wobei der Notausgang (NOT) im wesentlichen in der Mitte der Frontseite (FRO) angeordnet ist, und der Fahrersitz (FAS) und zumindest ein mittlerer Abschnitt des Fahrerpults (FAP) jeweils von einer mittleren, vor dem Notausgang (NOT) gelegenen Fahrposition (Fig. 1) in Richtung einer Seitenwand (SEI) in eine Notposition (Fig. 2) bewegbar gelagert sind, sodass in der Notposition (NOP) in dem stirnseitigen Endbereich (END) ein zumindest der Breite des Notausgangs (NOT) entsprechender, parallel zur Längserstreckung des Schienenfahrzeugs verlaufender Fluchraum (FLR) gebildet ist.

Fig. 1

1/2



圖一



圖二

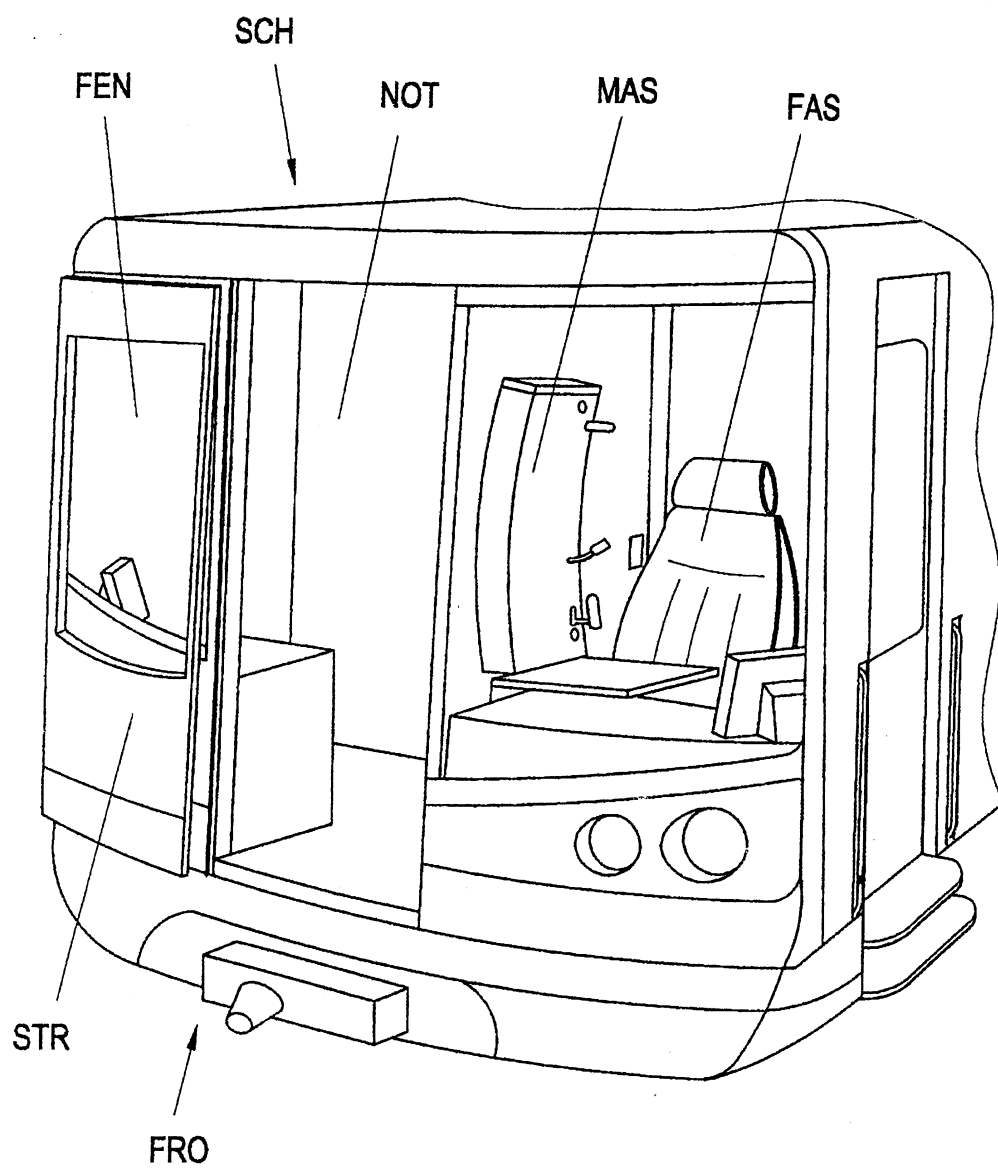


圖 三

柒、指定代表圖：

(一)本案指定代表圖為：第(一)圖。

(二)本代表圖之元件代表符號簡單說明：

SCH	軌道車輛
END	車輛末端
FRO	車輛前端
NOT	緊急出口
λ	長向中央面
STR	移動門
FAS	駕駛座
FAP	駕駛台
MAS	駕駛台之中央部份
SEI	側壁
SAB	駕駛台之側邊部份
KAB	駕駛艙
KAT	艙門
FS1	導軌
FS2	導軌

捌、本案若有化學式時，請揭示最能顯示發明特徵的化學式：

發明專利說明書

(本說明書格式、順序及粗體字，請勿任意更動，※記號部分請勿填寫)

※申請案號：92125132

※申請日期：92~~125132~~^{9.12}

※IPC 分類：B61D 17/00

壹、發明名稱：(中文/英文)

在前端設置有緊急出口之軌道車輛

Schienenfahrzeug mit einem an einer Frontseite angeordneten

Notausgang

貳、申請人：(共 1 人)

姓名或名稱：(中文/英文)

奧地利商西門子運輸系統公司

SIEMENS TRANSPORTATION SYSTEMS GMBH & CO KG

代表人：(中文/英文)(簽章)

一、馬汀·費雪博士 Dr. Martin FISCHER

二、黑穆特·雷希納博士 Dr. Helmut LECHNER

住居所或營業所地址：(中文/英文)

奧地利 1110 維也納市雷伯街 34 號

Leberstraße 34, A-1110 Wien, AUSTRIA

國籍：(中文/英文)

奧地利 / AUSTRIA

參、發明人：(共 1 人)

1. 姓名：(中文/英文)

耶爾格·格林鮑

Joerg Gruenbaum

住居所地址：(中文/英文)

奧地利 1110 維也納市安卡那 73 號

Am Kanal 73, 1110 Wien, AUSTRIA

國籍：(中文/英文)

德國 / GERMANY

第 092125132 號專利案申請專利範圍修正本

拾、申請專利範圍：

1. 一種軌道車輛 (SCH)，其在至少一車輛前端 (FRO) 設置有一緊急出口 (NOT)，而在緊急出口 (NOT) 前之軌道車輛 (SCH) 末端範圍 (END) 設置有駕駛台 (FAP) 及駕駛座 (FAS)，其特徵為，緊急出口 (NOT) 在軌道車輛 (SCH) 與軌道面垂直之長向中央面 (λ) 向兩側延伸，且駕駛座 (FAS) 及駕駛台 (FAP) 之至少中央部份 (MAS)，至少以部份方式，可從設在緊急出口 (NOT) 前之駕駛位置 (圖一)，向側壁 (SEI) 方向運動至緊急位置 (圖二)，在駕駛座 (FAS) 位置及駕駛台 (FAP) 之中央部份 (MAS) 被長向中央面 (λ) 切割，在緊急位置時，至少駕駛台 (FAP) 之中央部份 (MAS) 及駕駛座 (FAS) 係設置於一長向中央面 (λ) 之側，使得在緊急位置時，在末端範圍 (END) 形成大致與緊急出口 (NOT) 寬度相同，平行於軌道車輛長向延伸之逃生空間 (FLR)。
2. 根據申請專利範圍第 1 項所述之軌道車輛，其特徵為，駕駛座 (FAS) 係至少固定於大致與長向中央面 (λ) 垂直之導軌上。
3. 根據申請專利範圍第 1 項所述之軌道車輛，其特徵為，駕駛台 (FAP) 之中央部份 (MAB) 係固定在駕駛台 (FAP) 之側邊部份 (SAB) 上，以對一大致平行於軌道車輛長向中央面 (λ) 之軸 (a) 轉動。
4. 根據申請專利範圍第 1 項所述之軌道車輛，其特徵為，駕駛座 (FAS) 可對大致平行於軌道車輛 (SCH) 長向延伸 (λ) 平行之軸 (a) 轉動。
5. 根據申請專利範圍第 1 項所述之軌道車輛，其特徵為，緊急出口 (NOT) 具有一具視窗 (FEN) 之移動門 (STR)。
6. 根據申請專利範圍第 5 項之軌道車輛，其特徵為，移動門 (STR)

I286107

可延車輛前端（FRO）從封閉位置移動至開啟位置。